



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 465] नई दिल्ली, मंगलवार, दिसम्बर 17, 2019/अग्रहायण 26, 1941

No. 465] NEW DELHI, TUESDAY, DECEMBER 17, 2019/AGRAHAYANA 26, 1941

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 10 दिसम्बर 2019

सं.टीएएमपी/51/2019-एनएमपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के तहत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद् द्वारा, न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) के ड्राई बल्क कार्गो और कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए, पत्तन के स्वामित्व वाली 63टी की क्षमता वाली हार्बर मोबाइल क्रेन के उपयोग के लिए, प्रशुल्क में संशोधन के लिए प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार अनुमोदन प्रदान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं.टीएएमपी/51/2019-एनएमपीटी

न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी)

— -

आवेदक

कोरम

(i). श्री बाल सुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(नवंबर 2019 के 29वें दिन पारित)

यह मामला न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त दिनांक 25 सितंबर 2019 से संबंधित प्रस्ताव से संबंधित है, जो कि ड्राई बल्क, ब्रेक बल्क कार्गो और कंटेनरों के एनएमपीटी में प्रहस्तन के लिए पत्तन के स्वामित्व वाली 63 टी हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के उपयोग के लिए प्रशुल्क में संशोधन के लिए है।

2.1 इस प्राधिकरण ने अलग आदेश नंबर टीएएमपी/41/2014/2014-एनएमपीटी दिनांक 21 मार्च 2015 को मंजूरी दे दी थी, जिसमें पत्तन द्वारा मानक आधारित मॉडल का अनुपालन करते हुए स्थापित 63 टी एचएमसी के लिए किराया प्रभार स्वीकृत किया गया और उक्त आदेश को 13 अप्रैल 2015 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया और 21 मार्च 2015 के आदेश के तहत निर्धारित दरों को अभिशासित करने के लिए 15 जनवरी 2016 के आदेश द्वारा सशर्तताओं को अधिसूचित किया है। दर की वैधता 3 वर्ष की अवधि के लिए, अर्थात् 28 अप्रैल 2018 तक निर्धारित की गई थी।

2.2. चूंकि पत्तन के 21 मार्च 2015 के आदेश द्वारा स्थापित एचएमसी के लिए दर की वैधता पहले से ही खत्म हो गई है, इस प्राधिकरण ने, एनएमपीटी के दिनांक 24 जुलाई 2019 के आदेश टीएएमपी/78/2018-एनएमपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निपटान करते हुए, पिछली दरों की वैधता समाप्ति की तिथि से, एनएमपीटी के द्वारा दायर किए जाने वाले प्रस्ताव के आधार पर एचएमसी के लिए संशोधित दर के प्रभावी होने की तिथि तक बढ़ा दी थी। उक्त स्पीकिंग आदेश के आदेश पैरा नं. 13 (xxvii) में, एनएमपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह प्रास्मिक नमूने के आधार पर पत्तन के स्वामित्व वाली एचएमसी के लिए 3 महीने के भीतर एक प्रस्ताव दायर करे।

3.1 इस संबंध में एनएमपीटी ने अपने 09 अगस्त 2019 के पत्र के माध्यम से पत्तन के स्वामित्व वाली 63 टी एचएमसी और निजी क्रेन सेवा प्रदाता द्वारा प्रचालित 100 टी एचएमसी क्रेन के लिए दरों में संशोधन का संयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

3.2. एनएमपीटी को हमारे 26 अगस्त 2019 के पत्र के माध्यम से अनुरोध किया गया था कि वह इस प्रस्ताव में पत्तन के स्वामित्व वाली 63 टी एचएमसी और निजी क्रेन सेवा प्रदाता द्वारा प्रचालित 100 टी एचएमसी क्रेन के लिए अलग अलग प्रस्ताव को रखे। एनएमपीटी से यह अनुरोध भी किया गया था कि वह एक अलग प्रस्ताव प्रस्तुत करते हुए प्रस्तावित दरों को अभिशासित करने वाली शर्तों को भी प्रस्तावित करे।

4.1. जवाब में, 25 सितंबर, 2019 को एनएमपीटी के विडियो लेटर में सूखे बल्क, ब्रेक बल्क कार्गो और कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए पत्तन के स्वामित्व वाली 63 टी एचएमसी के उपयोग के लिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए एक अलग प्रस्ताव दायर किया गया है।

4.2 वर्तमान प्रस्ताव में एनएमपीटी द्वारा उल्लेखित मुख्य बिंदुओं को संक्षेप में प्रस्तुत किया गया है:

- (i). पत्तन ने बोर्ड की मंजूरी के साथ पत्तन के स्वामित्व वाली 63 टी एचएमसी और निजी ऑपरेटरों द्वारा प्रचालित की जाने वाली 100 टी एचएमसी के लिए 9 सितंबर 2019 को प्रास्मिक आधार पर प्रस्तावित दरों का प्रस्ताव किया था। प्राधिकरण ने 26 अगस्त 2019 को पत्र के तहत, एनएमपीटी को 100 टी वाली क्रेन को अलग करके पत्तन के स्वामित्व वाली एचएमसी के लिए एक अलग प्रस्ताव दायर करने का अनुरोध किया है।
- (ii). मौजूदा एसओआर में, थोक के आधार पर ब्रेक बल्क शुल्क प्रति टन के आधार पर निर्दिष्ट किया गया है। हालांकि, यह देखा गया है कि पत्तन उपयोगकर्ता का अनुरोध ओडीसी कार्गो और अन्य गैर-मानक प्रकार के कार्गो के उपयोग के लिए है, जिनके प्रहस्तन में अधिक समय खर्च होगा। इसलिए, अब इन कार्गो को प्रति घंटा के आधार पर प्रभारित करने का प्रस्ताव है। तदनुसार, यह मानक आधार पर गणना की गई बल्क कार्गो के तहत स्टील और बोरा-बंद (बैगड) कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो यानी अन्य (ओडीसी और गैर मानक प्रकार) के लिए शुल्क तय करने का प्रस्ताव है। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत परिकलन नीचे दिया गया है:

63 टी एचएमसी के उपयोग के लिए दर निर्धारण के लिए लागत परिकलन:

(क) पूंजीगत लागत:	
एचएमसी की लागत (लगभग) (रु.)	238,978,881
(अधिग्रहण की वास्तविक लागत)	
(ख) परिचालन लागत:	
ईंधन	

खपत प्रति घंटा (लीटर में डीजल)	33.33
वार्षिक खपत	133,320.00
दर प्रति लीटर	60.83
वार्षिक खपत की राशि (रू.)	8,109,855.60
अन्य व्यय (पूँजीगत लागत का %)	5%
अन्य खर्चों की राशि (रू.)	11,948,944.05
मरम्मत और रख रखाव	5%
मरम्मत और रखरखाव की राशि (रू.)	11,948,944.05
बीमा	0.01
बीमा की राशि (रू.)	2,389,788.81
मूल्यह्रास	10%
मूल्यह्रास की राशि (रू.)	23,897,888.10
कुल परिचालन लागत (रू.)	58,295,420.61
(ग) निवेश पर प्रत्यागम	16%
निवेश पर वापसी (रू.)	38,236,620.96
(घ) कुल वार्षिक राजस्व मांग (रू.)	96,532,041.57

विवरण	कंटेनर	ड्राई बल्क	ब्रेक बल्क	अन्य कार्गो (प्रति घंटा)
कंटेनर प्रहस्तन प्रति घंटा	15.00	595	238	1
कार्य-घंटे प्रति वर्ष (ईंधन लागत के लिए)	4,000.00	4000	4000	4000
वार्षिक क्षमता	60,000.00	2380000	952000	4000
प्रहस्तन दर प्रति टीईयू / प्रति टन / प्रति घंटा	1,608.87	40.56	101.40	24,133.01
विदेशी	2,031.00	42.00	110.00	26,232.00
तटीय	1,219.00	25.00	66.00	15,739.00

विवरण	विदेशी	तटीय
<u>साधारण</u>		
20 फुट वाला कंटेनर	2,031.00	1,219
20 से 40 फुट कंटेनर	3,046.5	1,829
<u>खतरनाक</u>		
20 फुट कंटेनर	2,437	1,463
20 से 40 फुट कंटेनर	3,656	2,195

विदेशी और तटीय का हिस्सा विवरण	अनुपात			
	कंटेनर	ड्राई बल्क	ब्रेक बल्क	अन्य कार्गो (प्रति घंटा)
विदेशी कार्गो	0.48	0.9	0.8	0.8
तटीय कार्गो	0.52	0.1	0.2	0.2
तटीय में 60% रियायत लेने वाला कारक	0.31	0.06	0.12	0.12
गणना के लिए न्यूमेरिक	0.79	0.96	0.92	0.92

(iii). एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों और शर्तों को निर्दिष्ट करने वाला मसौदा दरमान नीचे दिया गया है:

6.8. पत्तन (63टी एचएमसी) द्वारा स्थापित हार्बर मोबाइल क्रेन के उपयोग के लिए शुल्क:

(i). ड्राई बल्क कार्गो के लिए

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मैट्रिक टन में)	प्रति टन सीलिंग दर (रु.)	
	विदेशी	तापीय कोयला और लौह अयस्क/पल्लों को छोड़ कर तटीय कार्गो
10000	42.00	25.00
10001-11000	44.10	26.25
11001-12000	46.20	27.50

टिप्पणियाँ:

- (क) तापीय कोयला, लौह अयस्क और पल्ले के कार्गो के लिए, विदेशी श्रेणियों के तहत निर्दिष्ट दर तटीय कार्गो पर लागू होगी।
- (ख) ऊपर दिखाए अनुसार वृद्धिशील अधिकतम सीमित दरों की गणना करने के लिए, बेस रेट को पहले हजार टन के लिए बढ़ाकर 105% तक कर दिया गया था और 2 हजार टन के लिए दर की आधारभूत दर को बढ़ाकर 110% कर दिया गया था। 12000 टन से अधिक की दर की गणना करने के लिए भी यही पद्धति अपनाई जाएगी।

(ii). ब्रेक बल्क कार्गो के लिए

(क) स्टील और बोरा-बंद(बैग्ड) कार्गो:

क्रेन का औसत दैनिक निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम सीमित दर प्रति टन (रु.)	
	विदेशी	तटीय
4000	110.00	66.00
4001-5000	115.50	69.30
5001-6000	121.00	72.60

ध्यान दें:

ऊपर दिखाए गए अनुसार, वृद्धिशील अधिकतम सीमित दरों की गणना करने के लिए, बेस रेट को पहले हजार टन के लिए 105% तक बढ़ाया गया था और दूसरे हजार टन के लिए दर को आधार दर के 110% तक बढ़ाया गया था। 6000 टन से अधिक की दर की गणना करने के लिए भी यही पद्धति अपनाई जाएगी।

(ख). अन्य (ओडीसी और गैर – मानक प्रकार के) कार्गो:

	अधिकतम सीमित दर प्रति घंटा (रु.)	
	विदेशी	तटीय
स्टील और बोरा-बंद कार्गो को छोड़ कर	26,232.00	15,739.00

(iii). कंटेनरों के लिए

	विवरण	विदेशी (रु.)	तटीय (रु.)
सामान्य	20 फुट तक के कंटेनर	2,031.00	1,219.00
	20 से 40 फुट तक के कंटेनर	3,047.00	1,829.00
खतरनाक	20 फुट तक के कंटेनर	2,437.00	1,463.00
	20 से 40 फुट तक के कंटेनर	3,656.00	2,195.00

टिप्पणियाँ:

(i) औसत बर्थ-डे आउटपुट की गणना का सूत्र इस प्रकार है:

$$\frac{\text{कुल मात्रा एचएमसी द्वारा लोड / अनलोड}}{\text{पोत कार्य प्रारंभ से पूरा होने तक का कुल समय}} \times 24 \text{ घंटे}$$

(ii) पोत के लिए माल की लोडिंग/डिस्चार्ज कार्य के समापन तक औसत बर्थ-डे आउटपुट के अनुसार पत्तन उपयोगकर्ताओं से वसूली के लिए कार्गो लोड/डिस्चार्ज की पूरी मात्रा के लिए, क्रेन किराया प्रभार की उपयुक्त दर को चुना जाएगा।

(iii) यदि एक एमएचसी दूसरे एमएचसी या ईएलएल क्रेनों के साथ काम करता है, तो क्रेन के लिए बर्थ-डे आउटपुट को एमएचसी के लोड मीटर द्वारा दर्ज की गई मात्रा के आधार पर पता लगाया जाएगा।

(iv) एक घंटे से अधिक समय तक क्रेन के खराब होने की स्थिति में, जब तक पोत बर्थ छोड़ता है, तब तक, खराब होने की स्थिति से पूर्व एमएचसी द्वारा प्रहस्तित कार्गो लोडिंग/डिस्चार्ज मात्रा को क्रेन द्वारा काम करने के घंटों से विभाजित और 24 से गुणा करके निर्धारित किया जाता है।

- (v) एमएचसी के कारण नहीं होने वाले लगातार दो घंटे से अधिक समय तक, पोत पर एमएचसी कार्य-संचालन में रुकावट के मामले में, क्रेन ऑपरेशन के कुल समय की गणना करते समय क्रेन को उचित भत्ता दिया जाएगा। पोत में उपरोक्त प्रयोजन के लिए एमएचसी के दो घंटे से कम समय की रुकावट को गणना में नहीं लिया जाएगा। एमएचसी के कारण रुकावट के लिए कोई भत्ता नहीं दिया जाएगा। एमएचसी के काम करने के दौरान लोडिंग / अनलोडिंग ऑपरेशन में सभी रुकावटें, दैनिक पोत निष्पादन रिपोर्ट में, पोत के स्टीवडोर द्वारा प्रमाणित की जानी अपेक्षित हैं।
- (vi). एमएचसी के ब्रेकडाउन/गैर निष्पादन के कारण की पोत के एक से दूसरे बर्थ/एंकरेज में आवश्यक शिफ्टिंग के मामले में पत्तन द्वारा कोई शिफ्टिंग शुल्क नहीं लगाया जाएगा।
- (vii). औसत निष्पादन पर विवाद के मामले में, पत्तन न्यास का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा।
- (viii). यह दर आदेश की अधिसूचना की तारीख से प्रभावी होगी और एक वर्ष की अवधि के लिए वैध रहेगी। इसके बाद, प्रत्येक वर्ष के पूरा होने पर, तत्काल पिछले वर्ष के दौरान प्रचलित एचएमसी की दर को समय-समय पर प्राधिकरण द्वारा प्रकाशित 100% डब्ल्यूपीआई की दर से स्वतः लागू रूप से सूचकांकित किया जाएगा।
- (iv). मौजूदा एसओआर में मूल्य स्तरों यानी मुद्रास्फीति बदलाव के लिए प्रावधान प्रदान नहीं है। इसलिए, एचएमसी के निष्पादन से जुड़े बिना प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित डब्ल्यूपीआई की 100% की दर से सालाना दरमान को सूचकांकित करने का प्रस्ताव है।
- (v). प्रस्तावित निर्धारित दरें, डब्ल्यूपीआई इंडेक्सेशन के साथ भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से प्रभावी 5 साल की अवधि के लिए मान्य होंगी।
- (vi). इसलिए, एनएमपीटी ने उपरोक्त प्रस्ताव पर विचार करने और प्रभारों को शीघ्रअतिशीघ्र तय करने का अनुरोध किया है।

5. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, एनएमपीटी के दिनांक 25 सितंबर 2019 के प्रस्ताव की एक प्रति संबंधित उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों को हमारे 1 अक्टूबर 2019 के पत्र को और अतिरिक्त उपयोगकर्ताओं को (एनएमपीटी द्वारा सूचित) को दिनांक 11 अक्टूबर 2019 को उनकी टिप्पणियों की मांग करते हुए अग्रेषित की गई थी। एसोसिएशन ऑफ न्यू मैंगलोर पोर्ट स्टीवर्ड्स (एनएमपीएस) ने 23 अक्टूबर 2019 को और भारतीय राष्ट्रीय शिप ओनर्स एसोसिएशन (आईएनएसए) ने अपने 23 अक्टूबर 2019 के पत्र के माध्यम से लिखित प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है। लिखित रूप में प्राप्त प्रत्येक जानकारी की एक प्रति को एनएमपीटी को फीडबैक सूचना के रूप में भेज दी गयी थी। एनएमपीटी ने अपने ई-मेल दिनांक 12 नवंबर, 2019 के पत्र के तहत एनएमपीएस द्वारा लिखित उल्लेखों पर अपना जवाब प्रस्तुत किया है। एनएमपीटी ने आईएनएसए की टिप्पणियों पर टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है।

6. इस मामले में एनएमपीटी परिसर में 23 अक्टूबर 2019 को संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव की एक संक्षिप्त पॉवर प्वायंट प्रस्तुति दी। संयुक्त सुनवाई में, एनएमपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों ने भी अपनी प्रस्तुतियाँ पेश की है।

7. जैसा कि संयुक्त सुनवाई में तय किया गया था, एनएमपीटी को हमारे 1 नवंबर 2019 के पत्र के तहत कुछ बिंदुओं पर कार्रवाई करने का अनुरोध किया गया था। एनएमपीटी ने अपने ई-मेल दिनांक 12 नवंबर 2019 को अपना उत्तर दिया है। एनएमपीटी द्वारा की जाने वाली कार्रवाई के बिंदुओं का सारांश और एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर नीचे दिये गये हैं:

क्रम सं.	एनएमपीटी द्वारा की जाने वाली कार्रवाई के बिंदु	एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर
(i).	पत्तन के स्वामित्व वाली 63टी एचएमसी की दर की मौजूदा अनुसूची में लदे हुए कंटेनर के लिए अलग दर और खाली कंटेनर के लिए कम दर निर्धारित है। पत्तन ने अब लदे हुए और खाली कंटेनरों के लिए एक समान दर प्रस्तावित की है। अधिकांश उपयोगकर्ताओं ने खाली कंटेनर के लिए प्रस्तावित भारी बढ़ोतरी पर आपत्ति जताई है। जैसा कि पत्तन द्वारा सहमति व्यक्त की गई थी, एनएमपीटी से अनुरोध किया गया कि वह इस मामले की जांच करे और संशोधित प्रस्ताव को शीघ्रता से पेश करे।	संशोधित एसओआर में लदे हुए और खाली कंटेनर के लिए अलग अलग दर प्रस्तावित की गई है।
(ii).	निजी सेवा प्रदाता द्वारा प्रदान की जाने वाली 100टी एचएमसी के लिए, पत्तन ने एक पृथक प्रस्ताव में, प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2015 में अनुमोदित और सूचकांकित दर को आधार दर के रूप में लेते हुए प्रस्तावित किया है। जबकि, पत्तन के स्वामित्व वाली एचएमसी के लिए, पत्तन ने नई अधिग्रहण लागत पर विचार करते हुए दर का प्रस्ताव किया है और मौजूदा एचएमसी के लिए एआरआर मॉडल के का अनुकरण करते हुए मानक आधार पर दर का आकलन किया है। समता प्रदान करने के लिए सेवा प्रदाता द्वारा प्रदान की जाने वाली 100टन एचएमसी के लिए किए गए पत्तन समान दृष्टिकोण पर विचार करे। संयुक्त सुनवाई में, पत्तन ऐसा करने के लिए सहमत हो गया। इसलिए, एनएमपीटी से अनुरोध किया गया कि वह प्राधिकरण को इस संबंध में शीघ्रता से जवाब दे.	जैसा कि 100 टन एचएमसी के मामले में किया गया है, पत्तन ने अब @ 110.01 (यानी 10.01%) डब्ल्यूपीआई इंडेक्सेशन पर विचार करते हुए शुल्क में संशोधन किया है।

8. एनएमपीटी ने अपने ई-मेल दिनांक 7 नवंबर 2019 को पत्तन उपयोगकर्ताओं के साथ आयोजित संयुक्त सुनवाई के दौरान विचार-विमर्श पर विचार करने के बाद अपना संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। पत्तन के उपयोगकर्ताओं के विचारों पर विचार करते हुए एनएमपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव में निम्नलिखित बदलाव प्रस्तावित हैं:

- (i). एचएमसी के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क को, 2015 में प्राधिकरण द्वारा तय किए गए प्रशुल्क पर 100% डब्ल्यूपीआई इंडेक्सेशन लागू करके संशोधित करने का प्रस्ताव है। 63 टन एचएमसी की दर अप्रैल 2015 में अधिसूचित की गई थी। यह सूचकांक वर्ष 2016-17 से 2019-20 तक लागू रहेगी। प्राधिकरण के दिनांक 29 मार्च 2019 को पत्र के अनुसार, प्रशुल्क नीति 2018 के तहत एआरआर के लिए लागू इंडेक्सेशन की दर, डब्ल्यूपीआई के 100% इंडेक्सेशन के निम्न अनुसार हैं:

वर्ष	सूचकांकन दर
(क) 2016-17	शून्य
(ख) 2017-18	2.00%
(ग) 2018-19	3.45%
(घ) 2019-20	4.26%

उपरोक्त डब्ल्यूपीआई सूचकांकित दरों को ध्यान में रखते हुए, उपरोक्त अवधि के लिए कारक 110.01 (यानी 10.01% वृद्धि) को परिकलित किया गया है। चर्चा के बाद, वर्तमान एसओआर दर को @ 110.01 (यानी 10.01% वृद्धि) की दर से सूचकांकित करने का प्रस्ताव है।

- (ii). पत्तन के उपयोगकर्ताओं ने तर्क दिया कि स्टीवडोर्स, जो घाट पर उपकरण/वाहन तैनात करते हैं, वे कार्गो का शीघ्र निपटान कर रहे हैं और क्रेन के निष्पादन को सुविधाजनक बना रहे हैं और इसलिए उच्च निष्पादन का लाभ उन्हें दिया जाए।
उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, क्रेन के निष्पादन से जुड़े बिना एक समान एकल दर तय करने का प्रस्ताव है। तदनुसार, पहले स्लैब के लिए प्रस्तावित दर को ठीक करने का प्रस्ताव है।

- (iii). प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित इंडेक्सेशन घटक लेने के बाद संशोधित प्रस्तावित दर की गणना नीचे दी गई है:

2016 से 2020 तक सूचकांक की गणना.		(शून्यांक)
इंडेक्सेशन फैक्टर (2016-17 से 2019-20)	110.014109	110.01 (i.e. 10.01% वृद्धि)
(100*1.02*1.0345*1.0426)		

- (iv). निष्पादन मानको से असंबद्ध प्रस्तावित एक संशोधित स्लैब दर नीचे दी गई है:

(क). ड्राई बल्क कार्गो

ड्राई बल्क कार्गो	अधिकतम सीमित दर प्रति टन (रु.)			
	मौजूदा दरमान		सूचकांकन के पश्चात प्रस्तावित दरमान	
	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
	37.22	22.33	40.95	24.57

(ख). ब्रेक बल्क कार्गो

(क). स्टील और बैग्ड कार्गो	अधिकतम सीमित दर प्रति टन (रु.)			
	मौजूदा दरमान		सूचकांकन के पश्चात प्रस्तावित दरमान	
	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
	90.65	54.39	99.72	59.83

(ख). ओडीसी और गैर मानक प्रकार के	अधिकतम सीमित दर प्रति टन (रु.)			
	एआरआर के अनुसार परिकलित		सूचकांकन के पश्चात प्रस्तावित दरमान (प्रति घंटा)	
	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
	26232.00	15739.00	28858	17314

(ग). कंटेनरों के लिए

	विदेशी (रु.)		तटीय (रु.)	
सामान्य कंटेनर	लदे हुए	रिक्त	लदे हुए	रिक्त

20' तक	1723	821	1034	493
20' से 40'	2585	1232	1551	739
खतरनाक कंटेनर				
20' तक	2068	985	1241	591
20' से 40'	3102	1478	1861	887

(iv). प्रस्तावित संशोधित दरें नीचे दी गई हैं :

6.8 शुल्क: पत्तन द्वारा स्थापित हार्बर मोबाइल क्रेन के उपयोग के लिए

(i). ड्राई बल्क कार्गो :

ड्राई बल्क कार्गो	अधिकतम सीमित दर प्रति टन (रु.)	
	विदेशी	तापीय कोयला और लौह अयस्क/पल्ले को छोड़ कर तटीय कार्गो
	40.95	24.57

(क) तटीय कार्गो पर तापीय कोयला, और लौह अयस्क/पल्ले कार्गो के लिए विदेशी श्रेणियों के तहत निर्दिष्ट दर लागू होगी।

(ii). ब्रेक बल्क कार्गो के लिए:

(क). स्टील और बोरा-बंद (बैग्ड) कार्गो	अधिकतम सीमित दर प्रति टन (रु.)	
	विदेशी	तटीय
	99.72	59.83

(ख). स्टील और बोरा-बंद (बैग्ड) कार्गो को छोड़ कर	अधिकतम सीमित दर प्रति टन (रु.).	
	विदेशी	तटीय
	28,858.00	17,314.00

(iii). कंटेनरों के लिए

	विदेशी (रु.)		तटीय (रु.)	
	लदे हुए	रिक्त	लदे हुए	रिक्त
सामान्य कंटेनर				
20' तक	1723	821	1034	493
20' से 40'	2585	1232	1551	739
खतरनाक कंटेनर				
20' तक	2068	985	1241	591
20' से 40'	3102	1478	1861	887

(v). पत्तन ने मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित नोट्स को शामिल किया है।

9.1. पत्तन ने बाद में अपने ई-मेल दिनांक 14 नवंबर 2019 को स्पष्ट किया है कि रीफर कंटेनर शुल्क के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव नहीं किया गया है, क्योंकि इसके लिए अलग से बिजली शुल्क लिया जाता है। इसलिए, रीफर कंटेनर के लिए सामान्य कंटेनर की प्रस्तावित दर को लगायी जाएगी।

9.2. पत्तन ने ओडीसी और गैर-मानक प्रकार के कार्गो के लिए आगे संशोधित दर का प्रस्ताव किया है और विस्तृत लागत गणना के साथ पुष्ट किया है। जबकि पत्तन ने ब्रेक बल्क कार्गो के लिए पत्तन की 63 टन वाली एचएमपीटी के लिए दरों की गणना में ₹.859.51 लाख के एआरआर को अनुलग्नक II दिनांक 21 मार्च 2015 के आदेश के में अनुमानित किया है। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत ओडीसी ODC और गैर-मानक प्रकार के कार्गो के लिए परिकलन और प्रस्तावित दर को संक्षेप में प्रस्तुत किया गया है:

63टी एचएमपी के माध्यम से थोक माल से निपटने के लिए 21 मार्च 2015 के आदेश में मान्य कुल वार्षिक राजस्व मांग(रु.करोड़ों में)	859.51
प्रति वर्ष काम घंटे (घंटे)	4000
प्रहस्तन दर प्रति घंटा (859.51 करोड़ / 4000 घंटे)	21,487.81
प्रति घंटा विदेशी दर (21,487 / 0.92) [विदेशी/तटीय कार्गो का प्रभाव 80:20]	23,356.00
तटीय दर प्रति घंटा (23,356 * 60%)	14,014.00
एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित सूचकांकित दर	
- विदेशी (23,356 * 1.1001) रु.प्रति घंटा	25,694.00
- तटीय (14,014 * 1.1001) रु.प्रति घंटा	15,417.00

10. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकॉर्ड पर उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों के अंश और संबंधित पक्षों द्वारा किए गए तर्कों के विवरण को उनको अलग से भेज दिए जाएंगे। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

11. मामले के प्रसंस्करण के दौरान एकत्र की गई जानकारी की समग्रता के संदर्भ में, निम्न स्थिति उजागर होती है:

- (i). पत्तन के स्वामित्व वाली 63टी एचएमपी के लिए प्रशुल्क को पिछली बार प्राधिकरण के आदेश नं. टीएएमपी/41/2014-एनएमपीटी दिनांक 21 मार्च 2015 के तहत प्रासमिक (मानक) दृष्टिकोण के अनुसार अनुमोदित किया गया था। उक्त आदेश में अनुमोदित दरें 3 वर्ष की अवधि के लिए यानि 28 अप्रैल 2018 तक मान्य थीं।
एनएमपीटी के एसओआर के सामान्य संशोधन के दौरान, पत्तन ने पत्तन के स्वामित्व वाली 63 टी एचएमपी के लिए दर में संशोधन की मांग की है। हालांकि, पत्तन का प्रस्ताव मानक-आधारित नमूना के अनुसार नहीं था। इसलिए, इस प्राधिकरण ने एनएमपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव के आदेश का निपटान करते हुए आदेश क्रमांक टीएएमपी/78/2018-एनएमपीटी दिनांक 24 जुलाई 2019 को विस्तारित करते हुए पत्तन के स्वामित्व वाली 63टी एचएमपी की दरों की वैधता की समाप्ति की तारीख को, एनएमपीटी द्वारा एचएमपी के लिए संशोधित दरों हेतु दायर किए जाने वाले प्रस्ताव के प्रभावी होने तक बढ़ा दिया है। और यह भी सलाह दी जाती है कि पत्तन के स्वामित्व वाले एचएमपी के लिए 3 महीने के भीतर एक प्रस्ताव दायर करने के लिए मानक दृष्टिकोण का पालन करें।

- (ii). इस परिदृश्य में, पत्तन ने पत्तन के स्वामित्व वाली 63 टी एचएमसी के लिए दर में संशोधन के लिए वर्तमान प्रस्ताव दायर किया है। पत्तन ने मूल प्रस्ताव में 63टी एचएमसी के लिए पूंजी लागत 23.89 करोड़ रुपए की पूंजीगत लागत पर विचार किया था, जबकि, 21 मार्च, 2015 के आदेश में पत्तन के स्वामित्व वाली एचएमसी के लिए अनुमोदित प्रशुल्क पर पहुंचने के दौरान 21.72 करोड़ रुपए पर विचार किए गया।
- (iii). एनएमपीटी के प्रस्ताव के संदर्भ में कुछ उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संघ द्वारा उठाई गई मुख्य आपत्तियां नीचे दी गई हैं:

- (क). पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर पर पहुंचने में मान्य 23.89 करोड़ रुपये की पूंजी लागत के संदर्भ में, एसोसिएशन ऑफ न्यू मंगलौर पत्तन स्टीवेडोर्स (एएनएमपीएस) ने यह कहते हुए आपत्ति जताई है कि 63 टन पत्तन के स्वामित्व वाली एचएमसी 5 साल पुरानी है जो पत्तन द्वारा वर्ष 2014 में खरीदी गई थी. उन्होंने कहा कि क्रेन की लागत लेते समय, मूल्यहास पर विचार किया जाना चाहिए और लागत को आनुपातिक रूप से कम किया जाना चाहिए था। इसके अलावा, कैपेक्स से जुड़ी अन्य परिचालन लागत को भी कम किया जाना चाहिए। उपयोगकर्ताओं और उपयोगकर्ता संघों ने भी कंटेनर ट्रेफिक को पत्तन पर आने के लिए प्रोत्साहित करने और पत्तन से प्रशुल्क न बढ़ाने का अनुरोध किया है। एएनएमपीएस ने सुझाव दिया है कि सीधी 5% वृद्धि पर विचार किया जा सकता है।

उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संघों द्वारा उठाए गए आक्षेप के मद्देनजर, पत्तन को यह बताया गया है कि निजी सेवा प्रदाता द्वारा प्रदान की जाने वाली 100टी एचएमसी के लिए, पत्तन ने एक अलग प्रस्ताव में, दर को वर्ष 2015 में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर को आधार के रूप में के रूप में लेते हुए इंडेक्सेशन लागू करने के बाद प्रस्तावित किया। जबकि, पत्तन के स्वामित्व वाले एचएमसी के लिए, पत्तन ने नई अधिग्रहण लागत को लेते हुए दर का प्रस्ताव किया है और एचएमसी के लिए मौजूदा एआरआर मॉडल मानक का अनुकरण करते हुए दर का परिकलन किया है। पत्तन से अनुरोध किया गया कि सेवा प्रदाता द्वारा प्रदान की जाने वाली 100टी एचएमसी के लिए समान दृष्टिकोण पर विचार करें और ताकि उसकी पत्तन के स्वामित्व वाली 63 टी एचएमसी के साथ समता हो।

- (ख) अधिकांश उपयोगकर्ता/उपयोगकर्ता संघों द्वारा उठाए गए एक अन्य मुख्य आपत्ति खाली कंटेनर के लिए प्रस्तावित दर के बारे में है। पत्तन के स्वामित्व वाली 63टी एचएमसी की दर की मौजूदा अनुसूची में लदे हुए कंटेनर के लिए अलग दर और खाली कंटेनर के लिए कम दर निर्धारित है। पत्तन ने अपने मूल प्रस्ताव में लदे हुए और खाली कंटेनरों के लिए एक समान दर प्रस्तावित की थी। जैसा कि एएनएमपीएस ने बताया है, लदे हुए कंटेनर के लिए यह 29.6% वृद्धि हुई है जबकि खाली कंटेनर के लिए 172% तक वृद्धि हो गई है। अधिकांश उपयोगकर्ता संघ जैसे आइएनएस ए, मै0 अमोघा लॉजिस्टिक्स और एएनएमपीएस ने खाली कंटेनर के लिए प्रस्तावित दर पर आपत्ति जताई है।

इसलिए, एनएमपीटी ने मामले की जांच करने और संशोधित प्रस्ताव के साथ आने का अनुरोध किया गया।

- (iv). (क). उपरोक्त (क) और (ख) में उल्लेखित किए गए बिंदुओं के मद्देनजर, पत्तन ने अपने मूल प्रस्ताव की जांच की है और 7 नवंबर 2019 और बाद में 14 नवंबर 2019 को दर्ज ई-मेल द्वारा संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने 63टी एचएमसी के लिए प्राधिकरण द्वारा

21 मार्च 2015 के प्रशुल्क आदेश सं.टीएएमपी/41/ 2014-एनएमपीटी में प्रासमिक आधार पर अनुमोदित दर को आधार के रूप में और वर्ष 2016-17 से 2019-20 तक प्राधिकरण द्वारा घोषित 100% डब्ल्यूपीआई इंडेक्सेशन लागू करते हुए लिया है जो संशोधित प्रस्तावित दर में 10.01% तक परिकलित है। संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने खाली और लदे हुए कंटेनर के लिए अलग दर का प्रस्ताव किया है, जिसमें सूचकांक दर को लागू करते हुए मौजूदा दर पर 10.01% तक की वृद्धि लागू है।

पत्तन द्वारा दिनांक 21 मार्च, 2015 के आदेश के तहत अनुमोदित पत्तन के स्वामित्व वाली 63 टी एचएमसी उपरोक्त (क) ड्राई बल्क कार्गो (ख) ब्रेक बल्क कार्गो और (ग) कंटेनरों के लिए है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव में पत्तन ने ड्राई बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो और कंटेनरों के लिए दो उप वर्गों अर्थात् (i) स्टील और बैग्ड कार्गो और (ii) बड़े आयामवाला कार्गो, (ओडीसी) और गैर मानक किस्म के कार्गो, के रूप में दरों का प्रस्ताव किया है। ड्राई बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो, स्टील बैग्ड कार्गो और कंटेनरों के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित दर सभी महापत्तनों के लिए वर्ष 2016-17 से 2019-20 तक के लिए प्राधिकरण द्वारा घोषित 100 प्रतिशत सूचकांकन घटक अर्थात् 10.01 प्रतिशत लागू करते हुए परिकलित किया गया है। यह मूल प्रस्ताव में पत्तन द्वारा प्रस्तावित भारी बढोतरी के बारे में कई उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों द्वारा उठाए गए आपत्तियों का भी समाधान करती है। चूंकि एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित दर दिनांक 21 मार्च 2015 के आदेश में अनुमोदित मानक आधारित दर में केवल इंडेक्सेशन है, इसलिए यह प्राधिकरण, प्रस्तावित दर को अनुमोदित करने का इच्छुक है।

कंटेनरों के लिए, 10.01% इंडेक्सेशन लागू करने के बाद, एनएमपीटी ने दर को अगले रुपये के लिए पूर्णांकित कर दिया है जो कि मान्य है।

- (ख). ब्रेक बल्क कार्गो श्रेणी के तहत ओवर डायमेंशनल कार्गो (ओडीसी) और गैर-मानक प्रकार के कार्गो के संबंध में, पत्तन ने दर, प्रति घंटे के आधार पर प्रस्तावित की है। पत्तन ने कहा है कि एचएमसी के लिए मौजूदा दर, अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रति टन की दर से निर्धारित है। व्यापार में ओवर डायमेंशनल कार्गो (ओडीसी) के प्रहस्तन की आवश्यकता होती है जो गैर-मानक प्रकार के होते हैं और इसमें अधिक समय लगता है। इसलिए, ओडीसी कार्गो के लिए दर प्रति घंटा के आधार पर प्रस्तावित है।

प्रस्तावित दर, 859.51 लाख के एआरआर को आधार मानकर परिकलित की गयी है जैसा कि 21 मार्च 2015 के आदेश में पत्तन की 63टी वाली एचएमसी को आधार के रूप में लेते हुए अनुमान लगाया गया था। पत्तन के ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 80:20 पर विदेशी और तटीय माल की बहुउद्देशीय बर्थ और शेयर करने के लिए 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक कार्य घंटों के अनुसार 4,000 घंटे प्रति वर्ष की दर से क्रेन के काम के घंटे को ध्यान में रखते हुए, प्रहस्तन दर रु.21,487.81 प्रति घंटा विदेशी के लिए बनती है। यह 10.01% पर सूचकांकित और संशोधित प्रस्तावित दर विदेशी कार्गो के लिए रु.25,694 प्रति घंटा और तटीय कार्गो के लिए रु. 15,417 प्रति घंटा है। कार्गो के लिए प्रस्तावित यह दर भी मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित दर से कम पाई गई है। कार्गो समूह की इस नई श्रेणी के लिए प्रस्तावित दर 2015 के आदेश के आधार पर प्रति घंटे के आधार पर है और 10.01% के डब्ल्यूपीआई इंडेक्सेशन को लागू करने के बाद लेवी की इकाई में मामूली सुधार के अध्याधीन अनुमोदित की जाती है। यह प्रति घंटे के आधार पर प्रशुल्क के लिए सामान्य निर्धारण के अनुसार प्रति घंटा या उसके भाग के अनुसार निर्धारित की जाती है।

- (v). यह प्रासंगिक है कि 21 मार्च 2015 के आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रचलित दर, 63 टी पत्तन के स्वामित्व वाली एचएमसी के लिए निष्पादन से जुड़ा प्रशुल्क है। निष्पादन से जुड़ी प्रशुल्क संरचना पर पहुंचने के लिए, बेस रेट में वृद्धि के माध्यम से अगर 5% का बढ़ा हुआ निष्पादन प्राप्त होता है तो बेंचमार्क स्तर निर्धारित से 1000 टन अधिक है। यह पारादीप पत्तन न्यास, दीनदयाल पत्तन न्यास, आदि जैसे अन्य प्रमुख पत्तन ट्रस्टों में एचएमसी के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए दिए गए दृष्टिकोण के अनुरूप है। ऐसा उच्च दर के कारण और पोत के तेजी से बदलाव के कारण पत्तन के प्रत्यागम को बढ़ाने के लिए उच्च दक्षता स्तर बनाए रखने के लिए पत्तन को प्रोत्साहित करने के लिए तय किया गया था। पत्तन ने मूल प्रस्ताव में, उपयोगकर्ताओं को लाभ पहुंचाने के लिए भी इसी दृष्टिकोण को अपनाया किया था।

हालांकि, मामले के प्रसंस्करण के दौरान, पत्तन ने कहा है कि उपयोगकर्ताओं ने तर्क दिया है कि यह स्टीवडोर्स ही हैं जो घाट पर उपकरण/वाहन तैनात करते हैं, कार्गो की निकासी करते हैं और क्रेन के निष्पादन को सुविधाजनक बनाते हैं और इसलिए उच्च निष्पादन की जरूरतों का लाभ भी उन्हें ही मिलना चाहिए। संक्षेप में, स्टीवडोर्स का तर्क यह है कि उन्हें एचएमसी के बेहतर निष्पादन के लिए उच्च प्रशुल्क द्वारा दंडित नहीं किया जाना चाहिए क्योंकि वे अन्य उपकरणों/वाहनों को तैनात करके घाट से कार्गो की तेजी से निकासी द्वारा एचएमसी की उत्पादकता में वृद्धि की सुविधा प्रदान करते हैं - इसलिए, उपयोगकर्ताओं के विचारों पर आधारित, 7 नवंबर 2019 को अंतिम संशोधित प्रस्ताव में पत्तन ने एचएमसी की उत्पादकता में वृद्धि के साथ-साथ स्लैब वार वृद्धि के साथ प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। पत्तन ने अंतिम संशोधित प्रस्ताव में, निष्पादन मानकों के लिंक के बिना एकल दर का प्रस्ताव किया है।

यहां यह बताना प्रासंगिक है कि वीपीटी में एचएमसी के लिए उच्च दर की इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वर्ष जून 2010 में तय स्लैब वार प्रशुल्क निर्धारण के संदर्भ में (जब आधार दर के साथ तुलना की गई) पत्तन ने उपयोगकर्ताओं के अनुरोध के आधार पर एचएमसी के प्रशुल्क की समीक्षा के लिए एक प्रस्ताव दायर किया था। समीक्षा का आधार यह था कि उपयोगकर्ता उच्च दरों के भुगतान से बचने के लिए उत्पादकता आधार स्तर पर बनाए रख रहे हैं। चूंकि एचएमसी के उपयोग के लिए वीपीटी द्वारा संचालित निष्पादन से जुड़ा प्रशुल्क हतोत्साहित करने वाला साबित हो रहा था, ड्राई बल्क, ब्रेक बल्क और कार्गो के निर्वहन के दर के बावजूद अन्य कार्गो के लिए एक एकल दर इस प्राधिकरण द्वारा 28 सितंबर 2012 के आदेश सं. टीएमपी/16/2012-वीपीटी दिनांकित अनुमोदित की गई थी। वीपीटी और उसके बाद एनएमपीटी स्थिति के मद्देनजर उसी समानता पर, यह प्राधिकरण, प्रत्येक कार्गो समूह के कार्गो के निर्वहन / लोडिंग के लिए। दर के बावजूद यानी (क) ड्राई बल्क (ख) ब्रेक बल्क (i) स्टील और बैग्ड कार्गो और (ii), और बैगेज कार्गो और (c) कंटेनरों के अलावा अन्य के लिए एकल दर के निर्धारण के लिए, एनएमपीटी के संशोधित प्रस्ताव पर विचार करता है।

पत्तन ने 63 टन एचएमसी के माध्यम से रीफर कंटेनर के प्रहस्तन के लिए जो वर्तमान दरमानों के अनुसार प्रचलित अलग दर का प्रस्ताव नहीं किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सामान्य दरों के अनुसार, रीफर कंटेनर के लिए अलग-अलग बिजली शुल्क लगाया जा रहा है और इसलिए सामान्य कंटेनर के लिए प्रस्तावित दर को रीफर कंटेनर के लिए लागू किये जाने का प्रस्ताव किया गया है। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर, एनएमपीटी के उक्त प्रस्ताव को स्वीकार किया जाता है। "सामान्य" कंटेनर का नामकरण किसी भी अस्पष्टता से बचने के लिए "रेफर सहित सामान्य" को बदलने के लिए थोड़ा संशोधित किया गया है।

- (vi). मै0 बंगाल टाइगर लाइन(इंडिया) प्रा0 लिमिटेड (बीटीएल) ने बताया है कि उनके पोतों गियर वाले होते हैं, लेकिन अगर वे पत्तन एचएमसी का उपयोग करते हैं, तो पोतों के गियर के टूटने के कारण लागत पोत प्रचालक को वहन करनी पड़ती है। मै0 बीटीएल ने तर्क दिया है कि दर को बॉक्स ऑपरेटर के पास जाना चाहिए। पत्तन ने मामले की जांच करने पर सहमति जताई है। चूंकि यह मामला प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित नहीं है, लेकिन किस से प्रशुल्क एकत्र किया जाना है, उससे संबंधित है, यह पत्तन के डोमेन के

भीतर अच्छी तरह से है। एनपीपीटी से अनुरोध है कि वह इस मामले की अपने स्तर से जांच करे और निपटाए।

- (vii). (क). एचपीटी ने एचएमसी की दर को लागू करने वाले मौजूदा नोटों को जारी रखने का प्रस्ताव दिया है। बर्थ डे आउटपुट से संबंधित पत्तन द्वारा प्रस्तावित मौजूदा नोट सं. (I) से (v) और (vii) निष्पादन मानदंड के लिकेज के बिना एकल दर के लिए एनएमपीटी के संशोधित प्रस्ताव के परिप्रेक्ष्य में प्रासंगिक नहीं है इसलिए नोट सं.(i) से (v) और (vii) निर्धारित नहीं किए जाते हैं। इसके बाद के नोटों को फिर से संख्या प्रदान की गई है।
- (ख). शेड्यूल या दर के तहत, ड्राई बल्क कार्गो के लिए, पत्तन ने यह बताने के लिए एक प्रस्ताव रखा है कि थर्मल कोल, आयरन ओर और आयरन छर्रो कार्गो के लिए, विदेशी श्रेणियों के तहत निर्दिष्ट दर, तटीय कार्गो पर लागू होगी। यह सरकार द्वारा जारी की गई तटीय रियायत नीति के अनुरूप है क्योंकि ये कार्गो, तटीय रियायत के लिए पात्र नहीं हैं और इसलिए इसे पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है।
- (viii). पत्तन ने यह प्रस्ताव किया है कि ये दरें आदेश के अधिसूचित होने की तिथि से प्रभावी होगा और एक वर्ष तक वैध रहेंगे। उसके प्रश्नात प्रत्येक वर्ष समाप्त होने पर पिछले वर्ष के दौरान एचएमसी के लिए प्रचलित दरें स्वतः ही प्राधिकरण द्वारा समय समय पर सूचकांकित 100 प्रतिशत दर से सूचकांकित की जाएंगी। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि एनएमपीटी ने 63 टी एचएमसी के लिए दूसरे वर्ष से आगे से डब्ल्यूपीआई के सूचकांकन के साथ भारत के राजपत्र में आदेश के अधिसूचित होने की तिथि से 5 वर्ष के लिए प्रभावी होने की अपेक्षा की है। तथापि, नोट्स में इसकी विस्तारपूर्वक विवेचना नहीं की गई है। पीपीटी में निजी सेवी प्रदाताओं प्रचालित एचएमसी के लिए इस प्राधिकरण ने पीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अध्याधीन वैधता निर्धारित की है। एनएमपीटी के प्रस्ताव में 5 साल के लिए वैधता की अपेक्षा की गई है। इसलिए यह प्राधिकरण पत्तन के इस प्रस्ताव के साथ है। थोड़ा संशोधन के साथ यह नोट यह निर्धारित करने के लिए उल्लेखित है कि दूसरे वर्ष से डब्ल्यू पीआई के 100% पर स्वतः वार्षिक सूचकांक के अधीन आने की दर से प्रभावी निर्धारित की गई दरें 5 वर्ष की अवधि के लिए वैध रहेंगी। इसके बाद दूसरे वर्ष से, प्रत्येक वर्ष के पूरा होने पर, पिछले वर्ष के दौरान प्रचलित एचएमसी की दर को समय-समय पर इस प्राधिकरण द्वारा प्रकाशित 100% डब्ल्यू पीआई की दर से स्वचालित रूप से सूचकांकित किया जाएगा।
- (ix). आमतौर पर, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होती हैं। जैसा कि पहले कहा गया है, इस प्राधिकरण ने एनएमपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निपटान करते हुए आदेश टीएमपी/78/2018- एनएमपीटी दिनांक 24 जुलाई 2019 को समाप्ति की तारीख से एनएमपीटी द्वारा दायर किए जाने वाले प्रस्ताव पर आधारित एचएमसी की संशोधित दरों की वैधता को तक बढ़ा दिया था। 63 टी पत्तन के स्वामित्व वाली एचएमसी की दर को उक्त आदेश में दर्ज कारणों के लिए संशोधित नहीं किया गया था। ऐसा होने के साथ-साथ, भारत के राजपत्र में आदेश अधिसूचित होने के बाद अनुमोदित दर के कार्यान्वयन के लिए आवश्यक न्यूनतम लीड समय को भी स्वीकारते हुए, आदेश के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 15 दिनों की समाप्ति के बाद अनुमोदित दर लागू हो जाएंगी।
- (x). पत्तन ने पत्तन के स्वामित्व वाली 63 टी एचएमसी के लिए संशोधित प्रस्तावित दरों के लिए बोर्ड का अनुमोदन प्रस्तुत नहीं किया है। अतः पत्तन के प्रस्ताव की स्वीकृति एनएमपीटी के न्यासी बोर्ड के अनुमोदन के अध्याधीन है।

12.1. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों और समग्र सोच विचार के पश्चात इस प्राधिकरण के आदेश सं. टीएमपी/78/2018-एनएमपीटी दिनांक 24 जुलाई 2019 के तहत अध्याय VI-अन्य प्रभार के तहत पत्तन द्वारा

स्थापित एचएमसी के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित निम्नलिखित खंड 6.8 – के मौजूदा प्रावधान को निम्नानुसार बदला जाता है:

6.8 पत्तन द्वारा स्थापित हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के लिए शुल्क:

(i). **ड्राइ बल्क कार्गो के लिए:**

ड्राइ बल्क कार्गो	अधिकतम सीमा स्तरीय दर (रु.) प्रति टन	
	विदेशी	तापीय कोयला और लौह अयस्क (पल्ले) को छोड़ कर तटीय कार्गो
	40.95	24.57

नोट: तापीय कोयला और लौह अयस्क और लौह पल्लों के कार्गो के लिए विदेशी श्रेणी के तहत निर्दिष्ट दरे लागू होंगी.

(ii). **ब्रेक बल्क कार्गो के लिए:**

(क). स्टील और बोरा बंद (बैग्ज) कार्गो	अधिकतम सीमा स्तरीय दर प्रति टन (रु.)	
	विदेशी	तटीय
	99.72	59.83

(ख). स्टील और बोरा बंद (बैग्ज) कार्गो को छोड़ कर	अधिकतम सीमा स्तरीय दर (रु.) प्रति घंटा या उसका कोई भाग	
	विदेशी	तटीय
	25,694.00	15,417.00

(iii). **कंटेनरों के लिए:**

	विदेशी (रु.)		तटीय (रु.)	
रीफर कंटेनरों सहित सामान्य कंटेनर	लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
20' तक	1723	821	1034	493
20' से 40'	2585	1232	1551	739
खतरनाक कंटेनर				
20' तक	2068	986	1241	591
20' से 40'	3102	1478	1861	887

नोट:

- (i). एमएचसी के खराब होने/गैर निष्पादन के कारण यदि पोत के एक बर्थ से दूसरी बर्थ/एंकरेज में स्थानान्तरण आवश्यक होने पर कोई स्थानांतरण प्रभार लागू नहीं होगा।
- (ii). निर्धारित दरें इनके प्रभावी होने की तिथि से पांच वर्ष तक वैध रहेंगी और दूसरे वर्ष से 100% स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अध्याधीन होंगी। इसका अभिप्राय यह है कि इसके पश्चात एचएमसी की ठीक पिछले वर्ष के दौरान प्रचलित दर दूसरे वर्ष से आगे इनकी वैधता की तिथि तक प्रत्येक वर्ष के पूरा होने पर प्राधिकरण द्वारा समय समय पर घोषित डब्ल्यूपीआई की 100% दर से स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अध्याधीन होगी।

12.2. अनुमोदित दर, आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने की तिथि से 15 दिन की समाप्ति पर प्रभावी हो जाएंगी दूसरे वर्ष से 100% स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अध्याधीन होंगी। इसका अभिप्राय यह है कि इसके पश्चात एचएमसी की ठीक पिछले वर्ष के दौरान प्रचलित दर दूसरे वर्ष से आगे इनकी वैधता की तिथि तक प्रत्येक वर्ष के पूरा होने पर प्राधिकरण द्वारा समय समय पर घोषित डब्ल्यूपीआई की 100% दर से स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अध्याधीन होगी।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./352/19]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 10th December 2019

No.TAMP/51/2019-NMPT .—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the New Mangalore Port Trust (NMPT) for revision of tariff for use of 63T capacity Harbour Mobile Crane owned by the port for handling dry bulk, break bulk cargo and containers at NMPT as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No.TAMP/51/2019-NMPT

New Mangalore Port Trust

- - -

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 29th day of November 2019)

This case relates to proposal dated 25 September 2019 received from the New Mangalore Port Trust (NMPT) for revision of tariff for use of 63T Harbour Mobile Crane (HMC) owned by the port for handling dry bulk, break bulk cargo and containers at NMPT.

2.1. This Authority has vide separate Order No.TAMP/41/2014-NMPT dated 21 March 2015 approved hire charge for 63T HMC installed by the port following norm based model and the said Order was notified in the Gazette of India on 13 April 2015. Further, this Authority vide Order dated 15 January 2016 has notified the conditionalities to govern the rates prescribed in the Order dated 21 March 2015. The validity of the rate was prescribed for a period of 3 years i.e. till 28 April 2018.

2.2. Since the validity of the rate for HMC installed by the port vide Order dated 21 March 2015 is already over, this Authority while disposing of the general revision proposal of the NMPT vide Order No.TAMP/78/2018-NMPT dated 24 July 2019 has extended the validity of rates from the date of expiry till the revised rate for the HMC based on the proposal to be filed by the NMPT comes into effect. In the said detailed speaking Order at para no.13 (xxvii), the NMPT was requested to file a proposal within 3 months' time for the port owned HMC following normative model.

3.1. In this regard, the NMPT had earlier vide its letter dated 09 August 2019 submitted a combined proposal for revision of rate for 63T port owned HMC as well as for 100T HMC operated by private crane service provider.

3.2. The NMPT vide our letter dated 26 August 2019 was requested to delink its proposal for revision of rate for 63T port owned HMC from 100T HMC and file a separate proposal for the same. The NMPT was also requested to propose the conditionalities governing the proposed rates while filing its separate delinked proposal.

4.1. In response, the NMPT vide letter dated 25 September 2019 has filed a separate proposal for fixation of tariff for use of 63T HMC owned by the port for handling dry bulk, break bulk cargo and containers.

4.2. The main points made by NMPT in the current proposal are summarized below:

- (i). The Port with the approval of Board had proposed rates for 63T port owned HMC and 100T HMC to be operated by private operators on normative basis vide proposal dated 9 September 2019. Vide letter

dated 26 August 2019, TAMP has advised to delink 100T HMC proposal from the port owned HMC proposal and requested to file a separate proposal.

- (ii). In the existing SOR, the charges for break bulk has been specified on per tonne basis. However, it is observed that Port User request is for use of ODC cargo and other non-standard type of cargo for which handling time will be more. Therefore, it is now proposed to charge these cargoes on hourly basis. Accordingly, it is proposed to fix charges for steel and bagged cargo and other break bulk cargo i.e. others (ODC and Non Standard type) under break bulk cargo computed on normative basis. The working furnished by NMPT is given below:

Cost calculation for fixation of rate for use of 63T HMC:

(A) Capital Cost:	
Cost of HMC (₹) (approx.)	238,978,881
(Actual cost of Acquisition)	
(B) Operating Cost:	
Fuel	
Per hour consumption (diesel in litres)	33.33
Annual consumption	133,320.00
Rate per litre	60.83
Amount of annual consumption (₹)	8,109,855.60
Other expenses (% of capital cost)	5%
Amount of other expenses (₹)	11,948,944.05
Repairs & maintenance	5%
Amount of Repairs & Maintenance (₹)	11,948,944.05
Insurance	0.01
Amount of Insurance (₹)	2,389,788.81
Depreciation	10%
Amount of Depreciation (₹)	23,897,888.10
Total Operating cost (₹)	58,295,420.61
(C) Return on investment	
Return on investment (₹)	16%
	38,236,620.96
(D) Total Annual Revenue Requirement (₹)	
	96,532,041.57

Particulars	Container	Dry Bulk	Break Bulk	Other Cargo (Per Hour)
Container Handling per Hour	15.00	595	238	1
Working hours per annum (for fuel cost)	4,000.00	4000	4000	4000
Annual Capacity	60,000.00	2380000	952000	4000
Handling rate Per TEU/ Per ton/ Per Hour	1,608.87	40.56	101.40	24,133.01
Foreign	2,031.00	42.00	110.00	26,232.00
Coastal	1,219.00	25.00	66.00	15,739.00

Particulars	Foreign	Coastal
<u>Normal</u>		
20 Feet Container	2,031.00	1,219
20 to 40 Feet Container	3,046.5	1,829
<u>Hazardous</u>		
20 Feet Container	2,437	1,463
20 to 40 Feet Container	3,656	2,195

Share of foreign and coastal	Ratio			
Particulars	Container	Dry Bulk	Break Bulk	Other Cargo (Per Hour)
Foreign Cargo	0.48	0.9	0.8	0.8
Coastal Cargo	0.52	0.1	0.2	0.2
Factor taking 60% concession to Coastal	0.31	0.06	0.12	0.12
Numerator for Calculation	0.79	0.96	0.92	0.92

- (iii). The draft SOR specifying the rates and conditionalities as proposed by the NMPT is given below:

6.8. Charges for use of Harbour Mobile Crane installed by the port (63T HMC):

- (i). For Dry Bulk Cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal cargo other than thermal coal and iron ore/ pellets
10000	42.00	25.00
10001-11000	44.10	26.25
11001-12000	46.20	27.50

Notes:

- (a). For Thermal Coal, Iron Ore and Iron pallets cargos, the rate specified under foreign categories will apply to coastal cargo.
- (b). To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 12000 tonnes.

- (ii). For Break Bulk Cargo

- (A). Steel and Bagged Cargo:

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
4000	110.00	66.00
4001-5000	115.50	69.30
5001-6000	121.00	72.60

Note:

To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 6000 tonnes.

- (B). Others (ODC & Non Standard type) Cargo:

	Ceiling rate per Hour (in ₹)	
	Foreign	Coastal
Other than Steel and Bagged Cargo	26,232.00	15,739.00

- (iii). For Containers

	Particulars	Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)
Normal	Upto 20 Feet Container	2,031.00	1,219.00
	20 to 40 Feet Container	3,047.00	1,829.00
Hazardous	Upto 20 Feet Container	2,437.00	1,463.00
	20 to 40 Feet Container	3,656.00	2,195.00

Notes:

- (i). The formula for calculation of average berth-day output is as follows:

Total Quantity loaded / unloaded by the HMC

----- x 24 hrs

Total time taken from vessel commencement to completion

- (ii). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading/ discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from port users for the full quantity of cargo loaded/ discharged.

- (iii). If one MHC works with another MHC or ELL crane/s, the berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the MHC's load meter.
 - (iv). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by MHC will be determined taking into account cargo loaded/ discharged prior to breakdown divided by crane working hours and multiplied by 24.
 - (v). In case of stoppage of operation of MHC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the MHC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of MHC for less than two hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the MHC. All stoppages in loading/ unloading operation during working of MHC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the Daily Vessel Performance Report.
 - (vi). No shifting charges shall be levied by the port in case shifting of a vessel from berth to another berth/ anchorage becomes necessary due to breakdown/ non- performance of MHC.
 - (vii). In case of dispute on the average output, the decision of the Port Trust will be final and binding.
 - (viii). The rate shall come in to effect from the date of notification of order and shall remain valid for a period of One Year. Thereafter, on completion of each anniversary thereafter, the rate of HMC as prevailing during the immediate previous year shall be automatically indexed at the rate of 100% WPI published by TAMP from time to time.
- (iv). The existing SOR do not provide for change in price levels i.e. inflation. Therefore, it is proposed to index the SOR annually at the rate 100% of the WPI notified by TAMP without linking to the performance of the HMC.
- (v). The proposed rates fixed shall be valid for a period of 5 years effective from the date of notification of Gazette of India with WPI indexation.
- (vi). The NMPT has, therefore, requested to consider the above proposal and fix the charges at the earliest.

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal of NMPT dated 25 September 2019 was forwarded to the concerned users/ user organisations vide our letter dated 1 October 2019 and to the additional users (as informed by the NMPT) vide our letter dated 11 October 2019 seeking their comments. The Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS) vide its letter dated 23 October 2019 and Indian National Shipowners' Association (INSA) vide its letter dated 23 October 2019 have furnished their written submissions. A copy each of the written submissions were forwarded to NMPT as feedback information. The NMPT vide its e-mail dated 12 November 2019 has furnished its reply on written submissions made by ANMPS. The NMPT has not furnished comments on the comments of INSA.

6. A joint hearing in this case was held on 23 October 2019 at the NMPT premises. The NMPT made a brief Power Point presentation of its proposal. At the joint hearing, the NMPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions.

7. As decided at the joint hearing, the NMPT vide our letter dated 1 November 2019 was requested to take action on the few points. The NMPT vide its e-mail dated 12 November 2019 has furnished its reply. A summary of the points of action to be taken by NMPT and reply furnished by NMPT is tabulated below:

Sl. No.	Points of action to be taken by NMPT	Reply furnished by NMPT
(i).	The existing schedule of rate of port owned 63T HMC prescribes separate rate for laden container and lower rate for empty container. The port has now proposed uniform rate for laden and empty containers. Most of the users objected the steep hike proposed for empty container. As agreed by the port, the NMPT was requested to examine the matter and come up with the revised proposal quickly.	Separate rate for laden and empty container has been proposed in revised SOR.

(ii).	For the 100T HMC to be provided by private service provider, the port has, in a separate proposal, proposed the rate taking the rate as approved by the Authority in the year 2015 as the base and after applying indexation. Whereas, for port owned HMC, the port has proposed rate considering new acquisition cost and arrived at rate on normative basis following ARR model for an existing HMC. The port to consider uniform approach as done for 100T HMC to be provided by service provider to have parity. At the joint hearing, the port agreed to do so. Therefore, the NMPT was requested to respond quickly in this regard to TAMP.	Port has now revised charges considering WPI indexation @ 110.01 (i.e. 10.01%) as done in the case of 100 Tonne HMC.
-------	---	--

8. The NMPT vide its e-mail dated 7 November 2019 has furnished its revised proposal after taking into consideration discussions held during the joint hearing with port users. The following changes are proposed by the NMPT in its revised proposal considering the views of port users:

- (i). The tariff for handling HMC is proposed to be revised by indexing the tariff fixed by the Authority in 2015 by applying 100% of the WPI indexation. The rate of 63 tonne HMC was notified in April 2015. The indexation will be applicable from the years 2016-17 to 2019-20. As per the TAMP letter dated 29 March 2019, the rate of indexation applicable for ARR under Tariff Policy, 2018 considering 100% of WPI indexation are as under:

	<u>Year</u>	<u>Rate of Indexation</u>
(a).	2016-17	Nil
(b).	2017-18	2.00%
(c).	2018-19	3.45%
(d).	2019-20	4.26%

Considering the above WPI indexation rates, the factor for the above period has been worked out at 110.01 (i.e. 10.01% increase). After discussion, it is proposed to index @ 110.01 (i.e. 10.01% increase) of the present SOR rate.

- (ii). The port users argued that stevedores, who deploy equipment/ vehicles at the wharf are clearing the cargo and facilitating performance of the crane and hence the benefit of higher performance to be passed on to them.

Considering the above, it is proposed to fix an uniform single rate without linking to the crane performance. Accordingly, it is proposed to fix the rate proposed for first slab.

- (iii). The computation of revised proposed rate taking Indexation Factor as notified by TAMP is given below:

Calculation of Indexation w.e.f. 2016 to 2020		(Rounded off)
Indexation Factor (2016-17 to 2019-20)	110.014109	110.01 (i.e. 10.01% increase)
(100*1.02*1.0345*1.0426)		

- (iv). The revised single slab rate proposed without linkage to performance standards is given below:

- (a). Dry Bulk Cargo

Dry Bulk Cargo	Ceiling rate per tonne (in ₹)			
	Existing SOR		Proposed SOR after indexation	
	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
	37.22	22.33	40.95	24.57

- (b). Break Bulk Cargo

(A). Steel and Bagged Cargo	Ceiling rate per tonne (in ₹)			
	Existing SOR		Proposed SOR after indexation	
	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
	90.65	54.39	99.72	59.83

(B). ODC & Non standard type cargo	Ceiling rate per hour (in ₹)			
	Worked out as per ARR		Proposed SOR after indexation	
	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
	26232.00	15739.00	28858	17314

(c). For Containers

	Foreign (in ₹)		Coastal (in ₹)	
Normal Containers	Loaded	Empty	Loaded	Empty
Upto 20'	1723	821	1034	493
20' to 40'	2585	1232	1551	739
Hazardous Containers				
Upto 20'	2068	985	1241	591
20' to 40'	3102	1478	1861	887

(iv). The revised proposed rates are given below:

6.8 Charges for use of Harbour Mobile Crane installed by the Port:

(i). For Dry Bulk Cargo:

Dry Bulk Cargo	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal cargo other than thermal coal and iron ore/ pallets
	40.95	24.57

(a). For Thermal Coal, Iron Ore and Iron pallets cargos, the rate specified under foreign categories will apply to coastal cargo.

(ii). For Break Bulk Cargo:

(A). Steel & Bagged Cargo	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
	99.72	59.83

(B). Other than Steel & Bagged Cargo	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
	28,858.00	17,314.00

(iii). For Containers:

	Foreign (in ₹)		Coastal (in ₹)	
Normal Containers	Loaded	Empty	Loaded	Empty
Upto 20'	1723	821	1034	493
20' to 40'	2585	1232	1551	739
Hazardous Containers				
Upto 20'	2068	985	1241	591
20' to 40'	3102	1478	1861	887

(v). The port has retained the notes as proposed in the original proposal.

9.1. The port has subsequently vide its e-mail dated 14 November 2019 clarified that tariff for reefer container charges is not proposed, as separate electricity charges is charged for the same. Hence, rate proposed for normal container shall be levied for reefer container.

9.2. The port has also furnished further revised rate for ODC and Non-standard type of cargo and has supported with detailed cost calculation. In the calculation, the port has considered the ARR of ₹859.51 lakhs as estimated in the Order dated 21 March 2015 in Annex-II while fixing the rate for 63T port owned HMCT for break bulk cargo. The workings and rate proposed for ODC and Non-standard type of cargo as furnished by the NMPT are summarised below:

Total Annual Revenue Requirement as considered in Order dated 21 March 2015 for break bulk cargo handling through 63T HMC (₹ in crores)	859.51
Working hours per annum (hours)	4000
Handling rate per hour (859.51 crores/ 4000 hours)	21,487.81
Foreign rate per hour (21,487/ 0.92) [impact of foreign/ coastal cargo share 80:20]	23,356.00
Coastal rate per hour (23,356 * 60%)	14,014.00
Indexed rate proposed by NMPT	
- Foreign (23,356 * 1.1001) ₹ per hour	25,694.00
- Coastal (14,014 * 1.1001) ₹ per hour	15,417.00

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to them. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

11. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The tariff for port owned 63T HMC was last approved by this Authority vide Order No.TAMP/41/2014-NMPT dated 21 March 2015 following normative approach. The rates approved in the said Order was valid for a period of 3 years i.e. till 28 April 2018.

During the general revision of the SOR of the NMPT, the port sought revision of rate for the port owned 63T HMC. The proposal of the port was, however, not on norm based model. Hence, this Authority while disposing of the general revision proposal of the NMPT vide Order No.TAMP/78/2018-NMPT dated 24 July 2019 has extended the validity of rates for port owned 63T HMC from the date of expiry till the revised rate for the HMC based on the proposal to be filed by the NMPT comes into effect and also advised the port to file a proposal within 3 months' time for the port owned HMC following normative approach.

- (ii). In this back drop, the port has filed the current proposal for revision for rate for port owned 63 T HMC. In the original proposal, the port had considered capital cost of a 63 T HMC at ₹23.89 crores as against capital cost of the port owned HMC considered at ₹21.72 crores while arriving at the tariff approved in the Order dated 21 March 2015.

- (iii). The main objection raised by few users/ user association with reference to the proposal of the NMPT are given below:

- (a). With reference to the capital cost of ₹23.89 crores considered in arriving at the proposed rate by the port, the Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS) has objected stating that the 63 tonne Port owned HMC is 5 years old purchased by the port in the year 2014. They contended that while taking the cost of crane, depreciation should have been considered and the cost should have been reduced proportionally. Further, other operating cost linked to the capex should also be reduced. Users and user associations have also requested the port to encourage the container traffic to come to the port and not to increase the tariff. ANMPS has suggested that flat 5% increase may be considered.

In view of the objection raised by the users/ user associations, it was pointed out to the port that for the 100T HMC to be provided by private service provider, the port has, in a separate proposal, proposed the rate taking the rate as approved by this Authority in the year 2015 as the base and after applying indexation. Whereas, for port owned HMC, the port has proposed rate considering new acquisition cost and arrived at rate on normative basis following ARR model for an existing HMC. The port was requested to consider uniform approach for 100T HMC to be provided by service provider and for port owned 63 T HMC to have parity.

- (b). The another main objection raised by most of the users/ user associations is regarding the rate proposed for empty container. The existing schedule of rate of port owned 63T HMC prescribe separate rate for laden container and lower rate for empty container. The port proposed uniform rate for laden and empty containers in its original proposal. As pointed out by ANMPS, this has resulted in 29.6% increase for laden container whereas for empty container increase works out to 172%. Most of the user association like the INSA, M/s.Amogha Logistics and ANMPS have objected the rate proposed for empty container.

The NMPT was, therefore, requested to examine the matter and come up with the revised proposal.

- (iv). (a). In view of the points brought out in (a) and (b) above, port has examined its original proposal and has filed a revised proposal dated 7 November 2019 and subsequent e-mail dated 14 November 2019. In the revised proposal, the port has taken the rate as approved by this Authority for port owned 63T HMC which was norm based in the Tariff Order No.TAMP/41/2014-NMPT dated 21 March 2015 as the base and has applied 100% WPI indexation from the years 2016-17 to 2019-20 announced by this Authority which aggregates to 10.01% to arrive at the revised proposed rate. In the revised proposal, the port has proposed separate rate for empty and laden container applying 10.01% increase on the existing rate applying the indexation factor.

The rate for 63T port owned HMC approved by this Authority in the Order dated 21 March 2015 is for (a) dry bulk cargo, (b) break bulk cargo and (c) containers. The port has, in the current proposal, proposed the rate for dry bulk cargo, container and break bulk cargo is now proposed in two sub categories viz. (i) Steel & Bagged Cargo and (ii), Over Dimensional Cargo (ODC) and non-standard type cargo. The rate proposed by the NMPT for dry bulk cargo, break bulk - Steel & Bagged Cargo and container are arrived by applying 10.01% indexation at 100% of the WPI for the years 2016-17 to 2019-20 communicated by this Authority to all the Major Port Trusts. The rate proposed by the NMPT in its revised proposal are found to be lower than the rates proposed by the NMPT in the original proposal. This also addresses the some of concerns raised by many users/ user associations about steep hike proposed by the port in the original proposal. Since the revised rate proposed by the NMPT is only indexation in the norm based rate approved in the Order dated 21 March 2015, this Authority is inclined to approve the proposed rate.

For containers, after applying 10.01% indexation, the NMPT has rounded off the rate to the next rupee which is approved.

- (b). As regards Over Dimensional Cargo (ODC) and non-standard type cargo under the category break bulk cargo, the port has proposed rate on per hour basis. The port has stated that existing rate for HMC prescribe per tonne rate for other break bulk cargo. The trade has requirement for handling of Over Dimensional Cargo (ODC) which are non-standard type and involve more time. Hence, rate for ODC cargo is proposed on hourly basis.

The proposed rate is arrived at taking the base ARR at ₹859.51 lakhs as estimated in the Order dated 21 March 2015 for break bulk cargo for port owned 63T HMC as the base. Considering the working hours of crane at 4,000 per annum as per normative working hours prescribed in the Upfront Tariff Guidelines of 2008 for multipurpose berth and share of foreign and coastal cargo at 80:20, the handling rate is arrived at ₹21,487.81 per hour for foreign cargo. This is indexed at 10.01% and the revised proposed rate is ₹ 25,694 per hour for foreign cargo and ₹15,417 per hour for coastal cargo. The rate proposed for this cargo is also found to be lower than the rate proposed in the original proposal. The proposed rate for this new category of cargo group arrived on per hour basis based on the ARR of 2015 Order and after applying the WPI indexation of 10.01% is approved subject to minor correction in the unit of levy. It is prescribed as per hour or part thereof in line with the general prescription followed for tariff on hour basis.

- (v). It is relevant here to state that the prevailing rate for 63 T port owned HMC as approved by this Authority in the Order dated 21 March 2015 is performance linked tariff. To arrive at the performance linked tariff structure, a reward of 5% by way of increment in the base rate if performance achieved is 1000 tonnes higher than the benchmark level is prescribed. This is in line with the approach followed for fixation of tariff for HMC at other Major Port Trusts like the Paradip Port Trust, Deendayal Port Trust, etc. This was fixed in order to encourage the port to maintain higher efficiency level to enhance the port's returns due to higher rates and also to benefit the users due to faster turnaround of vessel. The port, in the original proposal, had followed the same approach.

However, during the processing of the case, the port has stated that the users have contended that it is the stevedores who deploy equipment/ vehicles at the wharf, do clearing of cargo and facilitate performance of the crane and hence the benefit of higher performance needs to be passed on to them. In short, the contention of stevedores is that they should not be penalized by higher tariff for better performance of the HMC as they facilitate increase in the productivity of HMC by faster evacuation of cargo from wharf by deploying other equipments/ vehicles etc. Hence, based on the views of the users, the port in the final revised proposal dated 7 November 2019 has done away with the slab wise increase in the rate with increase in the productivity of the HMC. The port has, in the final revised proposal, proposed single rate without linkage to the performance standards.

It is relevant here to state that in VPT with reference to slab wise prescription of a higher rate for HMC (when compared with the base rate) approved by this Authority fixed in the year June 2010, the port had, based on the request made by the users, filed a proposal for review of tariff of the HMC. The grounds for review was that users are maintaining the productivity at the base level to avoid payment of higher rates. Since the performance linked tariff for the use of the HMC operated by the VPT was proving to be disincentive, a single rate for handling dry bulk, break bulk and other cargo irrespective of rate of discharge/ loading of cargo was approved by this Authority vide Order No.TAMP/16/2012-VPT dated 28 September 2012. On the same analogy as followed at the VPT and in view of the position brought out by the NMPT, this Authority considers the revised proposal of the NMPT for prescription of single rate for each of the cargo group viz. irrespective of rate of discharge/ loading of

cargo i.e. (a). dry bulk, (b). break bulk (i) Steel & Bagged Cargo and (ii), Other than Steel & Bagged Cargo and (c) containers.

The port has not proposed separate rate for handling reefer container through 63T HMC which is prevailing as per the existing SOR. The port has clarified that separate electricity charges for reefer container are being levied as per the general SOR approved by this Authority and hence rate proposed for normal container is proposed to be applied for reefer container. Based on the clarification furnished by the NMPT, the said proposal of the NMPT is accepted. Nomenclature of “Normal” container is slightly modified to state “Normal including reefer” to avoid any ambiguity.

- (vi). M/s.Bengal Tiger Line (India) Pvt. Ltd. (BTL) has pointed out that their vessels are geared but, if they use port HMC, due to break down of vessels gear, the cost comes to vessel operator. M/s.BTL has contended that the rate should go to box operator. The port has agreed to examine the matter. Since this matter is not related to tariff fixation, but relates to from whom the tariff is to be collected, it is well within the domain of the port. The NMPT is requested to examine and deal this matter at its level.
- (vii). (a). The NMPT has proposed to continue with the existing notes governing levy of the rate of HMC. Since the existing note nos.(i) to (v) and (vii) proposed by the port relating to berth day output are not relevant in view of the revised proposal of NMPT for single rate without linkage to performance norms, note nos.(i) to (v) and (vii) are not prescribed. The subsequent notes are accordingly renumbered.
- (b). Under the schedule or rate for dry bulk cargo, the port has proposed a note to state that for Thermal Coal, Iron Ore and Iron pellets cargoes, the rate specified under foreign categories will apply to coastal cargo. This is in line with the coastal concession policy issued by the Government as these cargoes are not eligible for coastal concession and hence is prescribed as proposed by the port.
- (viii). The port has proposed a note that the rate shall come into effect from the date of notification of Order and shall remain valid for a period of One Year. Thereafter, on completion of each anniversary thereafter, the rate of HMC as prevailing during the immediate previous year shall be automatically indexed at the rate of 100% WPI published by TAMP from time to time. It is relevant here to state that the NMPT has sought validity of rates for 63T HMC for a period of 5 years effective from the date of notification of the Order in the Gazette of India with WPI indexation from the second year onwards. However, in the notes, this is not explicitly brought out. In the PPT, for HMC operated by private service provider, this Authority has, based on the proposal of PPT, prescribed the validity of HMC for its remaining life subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI. The proposal of the NMPT seeks validity for 5 years. This Authority, therefore, goes with the proposal of the port at this juncture. The slightly modified note is prescribed to state that the rates prescribed will remain valid for a period of 5 years effective from the date of rate comes into effect subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI from the second year onwards. From second year onwards, on completion of each anniversary thereafter, the rate of HMC as prevailing during the immediate previous year will be automatically indexed at the rate of 100% WPI published by this Authority from time to time.
- (ix). Ordinarily, the rates approved by this Authority come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette. As stated earlier, this Authority while disposing of the general revision proposal of the NMPT vide Order No.TAMP/78/2018-NMPT dated 24 July 2019 had extended the validity of rates from the date of expiry till the revised rate for the HMC based on the proposal to be filed by the NMPT comes into effect. The rate for the 63 T port owned HMC was not revised for the reasons recorded in the said Order. That being so, and also recognising the minimum lead time required for implementation of the approved rate once the Order is notified in the Gazette of India, the approved rate will come into effect after expiry of 15 days from the date of notification of the Order in the Gazette.
- (x). The port has not furnished the Board approval for the revised proposed rate for the 63T port owned HMC. Hence, approval of the proposal of the Port is subject to approval of the Board of Trustees of the NMPT.

12.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority replaces the following Section 6.8. - Charges for use of Harbour Mobile Crane installed by the port with the existing provision at Section 6.8 in the existing Scale of Rates of NMPT approved by this Authority vide Order No.TAMP/78/2018-NMPT dated 24 July 2019 under the Chapter-VI - Other Charges:

6.8 Charges for use of Harbour Mobile Crane installed by the Port:**(i). For Dry Bulk Cargo:**

Dry Bulk Cargo	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal cargo other than thermal coal and iron ore/ pallets
	40.95	24.57

Note: For Thermal Coal, Iron Ore and Iron pellets cargos, the rate specified under foreign categories will apply to coastal cargo.

(ii). For Break Bulk Cargo:

(A). Steel & Bagged Cargo	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
	99.72	59.83

(B). Other than Steel & Bagged Cargo	Ceiling rate per Hour or part thereof (in ₹)	
	Foreign	Coastal
	25,694.00	15,417.00

(iii). For Containers:

	Foreign (in ₹)		Coastal (in ₹)	
	Loaded	Empty	Loaded	Empty
Normal Containers including reefer containers				
Upto 20'	1723	821	1034	493
20' to 40'	2585	1232	1551	739
Hazardous Containers				
Upto 20'	2068	986	1241	591
20' to 40'	3102	1478	1861	887

Notes:

- (i). No shifting charges shall be levied by the port in case shifting of a vessel from berth to another berth/ anchorage becomes necessary due to breakdown/ non- performance of MHC.
- (ii). The rates prescribed shall remain valid for a period of 5 years effective from the date it comes into effect and shall be subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI from the second year onwards. That is to say, from second year onwards till the validity period, on completion of each anniversary thereafter, the rate of HMC as prevailing during the immediate previous year shall be automatically indexed at the rate of 100% WPI published by TAMP from time to time.

12.2. The rate approved will come into effect after expiry of 15 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India and will remain valid for a period of five years subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI from the second year onwards. That is to say, from second year onwards till the validity period, on completion of each anniversary thereafter, the rate of HMC as prevailing during the immediate previous year will be automatically indexed at the rate of 100% WPI published by TAMP from time to time.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[ADVT.-III/4/Exty./352/19]